

件によるところが大きい。すなわち、国土面積の7割以上を山地が占め、しかも縦に細長く、海岸線に沿った平野部に産業が発達し、人口が集中しているため、これらをつなぐ幹線輸送がきわめて多い。この狭い土地を有効に利用し、しかも大量の輸送をさばくのは、大量輸送性にすぐれた鉄道なのである。そのうえ4大経済中心地の東京・名古屋・大阪・福岡の距離は、いわゆる中距離で鉄道の特性に合っている。

(2) 旅客の種類

人口の増加と産業経済の発展を反映して、旅客輸送量は着実に増加している。旅客は定期客と定期外客とに分かれ、定期旅客については、産業構造の高度化に伴う第2・3次産業就業人口の大幅な増加と、大学・高校生生徒数の増加により、通勤通学輸送が増大している。国鉄旅客輸送量に占める定期旅客の割合は昭和38年度において64%であり、私鉄を含めた鉄道全体では52%となっている。これは諸外国の国鉄における20~30%に比べると、きわめて高い割合である。最近の定期旅客輸送人キロの増加は、大都市圏の人口集中に加えて、住宅の拡散、郊外化により、平均乗車距離が長くなっていることに原因がある。

次に、定期外輸送について国鉄旅客の旅行目的を調べると、昭和38年度において、用務旅行が48%と最も高い割合を占め、以下、家事・私用の26%、観光客の20%の順となっている。しかし、用務や、家事・私用には観光を兼ねている者も相当多く、観光客にこれらを加えると40%になり、用務に次ぐウエイトをもつことになる。用務旅客は生産活動に発生するの基盤があり、経済成長とともに増大するが、景気の動きにより変動する。それに引き替え、観光旅客は消費活動に基づくから、所得水準の向上に伴い、レジャー消費の一つとして順調に伸びている。

(3) 地域構造

首都圏・中京・近畿という三大都市地域は、人口集中が激しく、また、これらの地域における生産・消費活動が活発なことから、これら大都市地域における旅客輸送需要は、著しく増大している。それは、大都市地域内の流動(都市交通)と地域相互間の流動(都市間交通)の二つとなって表われている。たとえば国鉄定期外輸送人員について、東京都区内駅から全国主要都市への交通量の伸びは、全国平均の伸びをはるかに上回っているのである。また地域相互間の流動を経路からみると、やはり太平洋岸ベルト地帯に需要が集中しており、その伸びも高い。

〔貨物輸送構造〕

(1) 輸送機関別構造

昭和38年度の機関別貨物輸送量は、図-2に示すとおりであり、国鉄は全体の33%を占めている。これを諸外国に比べると、わが国はまわりを海で囲まれているという地理的条件から、船舶(内航海運)の占める割合が高く、鉄道の割合は相対的に小さくなっている。機関別の伸び率を比較すると、自動車が一番高い。その理由は次のとおりである。自動車輸送は、貨物の発地から着地までの輸送と、鉄道や内航海運の両端輸送との二つの役割をもっており、前者については、道路の整備に伴い、

自動車輸送のもつ早くて、到着時刻の明確な輸送特性が発揮され、輸送経費の低減、取引単位の少量化という最近の傾向に沿って伸びてきたのである。後者については、鉄道・内航海運の輸送量増加について増大してきたのであり、最近の陸上輸送の増加分の9割近くは、これら100km未満の近距離輸送の増加が占めていることからわかる。

(2) 輸送品目

わが国の産業構造は近年著しく高度化しており、第1次産業の比重が低下し、第2・3次産業の比重が増大しつつある。第2次産業の中でも金属・機械・化学工業の割合が高まり、先進国のように重化学工業化の道を歩んでいる。この産業構造の高度化は貨物輸送にも反映し、近年、工業品の輸送が急増している。すなわち図-3に示すように、重化学工業品の輸送量は、各品類中最も高い伸びを示し、昭和38年度において総貨物輸送量の24%を占めている。

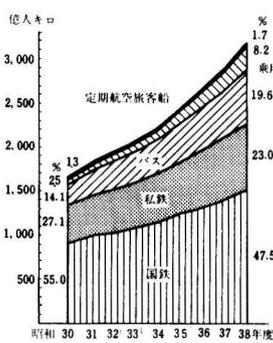
国鉄についても、昭和38年度において工業品の増加が特に顕著であり、鉄産物を抜いて国鉄貨物輸送品類中第1位の品類となるに至った。工業品の内訳をみると、昭和35年度と対比して最も高い伸びを示しているのは、石油・アルコール類であり、次いで工業薬品・機械車両類・セメントとなっている。このように国鉄貨物輸送についても重化学工業化の傾向がみられる。

(3) 地域構造

わが国の貨物流動はア各地から本州中央部への流れイ本州中央部から各地への流れウ本州の両端を結ぶ流れエ地域内の流動の四つに分かれ、このうち、北海道から本州中央部および九州・四国など相互を結ぶものは、内航海運が大きな役割を果たし、本州を縦断あるいは横断する流れは、国鉄が主役をなしている。これは対し、自動車は地域ブロック内の輸送を受け持っている。

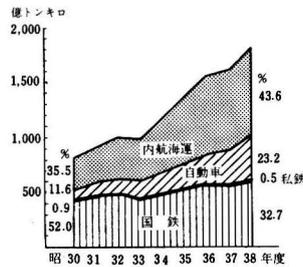
次に地域ブロックについて貨物発着トン数を調べてみると、図-4のように、京浜葉・阪神・東海などの既成工業地帯では、到着トン数が発送トン数を上回っており、いわゆる移入超過型の地域となっている。これらの地域は、生産所得が他地域に比べてかなり大きく、また産業構造をみると、第2次産業の比重が高い。このような事実から、これらの地域は、第2次産業に必要な工業用原材料を他地域から移入し、工業製品を他地域へ供給していることがわかる。逆に、北九州、北関東、山陽、表東北・北海道などの諸地域では、発送トン数が到着トン数を上

図-1 旅客輸送人キロ



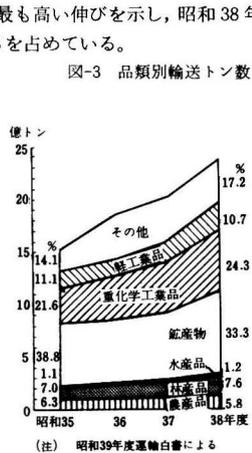
(注) 昭和39年度運輸白書による

図-2 貨物輸送トンキロ



(注) 昭和39年度運輸白書による

図-3 品別輸送トン数



(注) 昭和39年度運輸白書による